RAILHUC

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Mobilität der Zukunft in Mitteldeutschland

Integrierter Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion Mitteldeutschland.
Ergebnisse des transnationalen Projektes „Railway Hub Cities“ (RAILHUC)

CENTRAL EUROPE COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

Impressum

Autoren:
Christoph Pienkoß, Jonas Scholze, Paul Vieweg
Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumordnung e.V.

Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumordnung e.V.

Dezember 2014

Redaktion:
DV-GmbH, www.deutscher-verband.org

Layout:
VorSprung Design & Kommunikation, www.werbe-vorsprung.de

Druck:
Spree Druck Berlin GmbH, www.spreedruck.de

Bildnachweis Titelfoto:
Göltzschtal-Brücke, Greiz, © autofocus67, fotolia.com

Diese Broschüre wurde im Rahmen des EU-Projektes „Railway Hub Cities“ (RAILHUC) erstellt.
Weitere Informationen finden Sie unter www.railhuc.eu sowie unter www.deutscher-verband.org.

Das Projekt RAILHUC wurde im Rahmen des Interreg IVB-Programmes „CENTRAL EUROPE“ umgesetzt, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert ist.

Darüber hinaus wurde es unterstützt durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dieses Programm fördert deutsche Projektpartner in ausgewählten transnationalen Projekten von strategischer bundespolitischer Relevanz.

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

Interreg B
Zusammenarbeit. Transnational.

Einleitung

Im Bereich des öffentlich finanzierten Nah- und Regionalverkehrs steht die Metropolregion Mitteldeutschland vor der Herausforderung, bei sukzessive ausgedünntem Fernverkehrsangebot den öffentlichen Verkehr in der gesamten Region, also in allen Städten bis hinein in den ländlichen Raum, zukunftsfähig zu gestalten. Dies muss vor dem Hintergrund der zu großen Teilen unterfinanzierten Schienenverkehrsinfrastruktur sowie Verzögerungen bei den Verhandlungen der Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr bis in das Jahr 2015 hinein erfolgen. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region ist umso schwieriger, als über drei Bundesländer hinweg mehrere Verkehrsverbünde und Aufgabenträger aktiv sind. Damit der Nah- und Regionalverkehr in weiten Teilen Sachsens, Thüringens und Sachsen-Anhalts attraktiv und leistbar bleibt bzw. wird, hat die Metropolregion Mitteldeutschland ein Schienenpersonenverkehrskonzept entwickelt. Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. unterstützte sie dabei von 2012 und 2014 im Rahmen des EU-Projektes „Railway Hub Cities“, das die Integration des Nah- und Regionalverkehrs in das Fernverkehrsangebot verbessern sollte.

Das Konzept kam zu einem günstigen Zeitpunkt: In jüngerer Zeit gibt es für den Schienenverkehr teilweise ein Umdenken seitens der Bahnunternehmen wie auch der öffentlichen Hand. Dies geht so weit, dass selbst Infrastrukturfonds in Erwägung gezogen werden, die etwa für Versicherer als Anlage attraktiv sein sollen. Zudem hat die Bundesregierung zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt, etwa im Rahmen der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Modernisierung des Schienennetzes oder durch das Sonderprogramm für die Sanierung von Brücken. Auch die Deutsche Bahn AG scheint mit ihrer Stationsoffensive und dem Fernverkehrskonzept 2015 eine Kehrtwende von ihrer bisherigen Politik vollzogen zu haben. Während diese neuen Rahmenbedingungen an ihrer tatsächlichen Umsetzung gemessen werden müssen, besteht ebenfalls auf regionaler Ebene vielfach Handlungsbedarf und Verbesserungspotenzial – auch in der Metropolregion Mitteldeutschland.

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung hat aufgrund seines satzungsgemäßen Auftrags ein Interesse daran, sich für zukunftsfähige Lösungen der Daseinsvorsorge im Bereich Mobilität in Deutschland und Europa einzubringen. Hierfür nutzt er auch seine europäischen Netzwerke und Projekte. Gerade im Bereich Verkehr und Mobilität, einem kaum in Verwaltungsgrenzen zu begreifenden Thema, sind integriertes Denken und der Blick über den geographischen Tellerrand unabdingbar. In diesem Sinne konnte das Projekt „Railway Hub Cities“ wichtige Impulse geben.

Inhalt

I. Kontext **4**
Mobilität und Verkehr in Europa 4
Interreg B (Transnationale Zusammenarbeit) 6
Die europäische Verkehrspolitik 7

II. Das Projekt RAILHUC („Railway Hub Cities“) **10**
Projekthintergrund 10
Das Projekt in Kürze 11
Standortentwicklung durch Verbesserung von Mobilitätsangeboten 13

III. Das Projekt RAILHUC in der Metropolregion Mitteldeutschland **14**
Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. im Projekt RAILHUC 14
Das Schienenpersonenverkehrskonzept der Metropolregion Mitteldeutschland 14
Herausforderungen in Mitteldeutschland 16
Lösungsansatz 17
Politische Umsetzung des Schienenpersonenverkehrskonzeptes 20
Künftige Beteiligung der Akteure 21

IV. Ausblick und Fazit **23**

I. Kontext

Mobilität und Verkehr in Europa

Die Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen ist eine grundlegende Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Städte und Regionen können nur dann ihre Potenziale voll entfalten, wenn ihre Unternehmen und Bewohner gut angebunden sind bzw. wenn diese ihre Partner und Kunden auch jenseits von Verwaltungsgrenzen erreichen können. Für die Gewährleistung eines nachfragegerechten Mobilitätsangebotes wiederum ist die intelligente und zukunftsorientierte Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen erforderlich.

Durch die zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen in Europa entsteht Verkehr. Insbesondere nach den EU-Erweiterungen von 2004 und 2007 sind die Anforderungen an effektive und effiziente Verkehrsverbindungen und -träger noch deutlich gestiegen. Dabei gilt es insbesondere, die neuen Mitgliedstaaten jenseits der ehemaligen EU-Ostgrenze an die vorhandene Infrastruktur der alten EU-Mitgliedstaaten anzubinden und die Kompatibilität beider zu verbessern. Ebenso steht die deutsche Verkehrspolitik vor der Herausforderung, als Transitland mit mehreren transeuropäischen Verkehrskorridoren die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Entlang der Korridore bieten sich dabei vielfach Gelegenheiten, wirtschaftliche Impulse zu setzen und die Regionen auch abseits der Verkehrsknoten europaweit besser zu vernetzen. Und nicht zuletzt fordert das europäische Modell der Metropolregion, das sich in den letzten Jahren durch die Veränderung von Raumkonstellationen in Deutschland als wichtige Planungs- und Entscheidungsebene etabliert hat, die Verkehrsplanung und schafft Räume für Vernetzung und wirtschaftliches Wachstum.

Nationale und europäische Politiken, Projekte und Initiativen haben das Bewusstsein für die Bedeutung von länderübergreifenden, korridorfokussierten und Stadt-Umland-basierten Verkehrsverbindungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und Regionen geschärft. Die interkommunale Kooperation sollte auf funktional verflochtenen Räumen basieren und sich damit von gegebenen administrativen Grenzen lösen. Regionale Entwicklungskonzepte sollten in der Planung und Umsetzung nicht durch administrative Grenzen eingeschränkt oder gar verhindert werden. Vor diesem Hintergrund werden zunehmend auch Herausforderungen im Zusammenhang mit Mobilität sowie Erhaltung und Entwicklung der Verkehrsnetze außerhalb bestehender Verwaltungsgrenzen in integrierter Herangehensweise gelöst.

Neben der Sicherstellung von Erreichbarkeit, Effizienzsteigerung im bestehenden System sowie der

Hauptbahnhof Leipzig, © Marcel Schauer, fotolia.com

Schaffung neuer sinnvoller Verbindungen aufgrund veränderter Raumkonstellationen müssen außerdem neue Formen der Mobilität und des Transports berücksichtigt werden. Multimodale Verkehrsverknüpfungen sind heute wichtiger denn je und fordern die Integration verschiedener Verkehrsträger in ein Gesamtsystem. Damit soll den Ansprüchen und dem Bedarf der Nachfrageseite entsprochen und insbesondere das öffentliche Verkehrssystem langfristig optimal und damit zu vertretbaren Kosten ausgelastet werden.

Diesen Herausforderungen kann – exemplarisch und auf Pilotbeispiele fokussiert – im Rahmen von Interreg-Projekten begegnet werden. Jeder planerischen oder investiven Maßnahme gehen intensive Kooperations- und Abstimmungsprozesse voraus, die im Rahmen transnationaler Kooperationsprojekte angestoßen und teilweise auch umgesetzt werden können. Darüber hinaus können die europaweit unterschiedlichen Erfahrungen bei der Bewältigung von Problemen im Bereich Verkehr genutzt werden. Das Instrument Interreg schafft durch die Initiierung von Netzwerken die Voraussetzungen für grenzübergreifende Planungen und Investitionen einerseits. Andererseits ermöglicht es im europäischen Kontext den Austausch von Erfahrungen bei der Bewältigung vergleichbarer Probleme sowie bei der Erarbeitung exemplarischer Lösungen vor Ort.

Interreg B (Transnationale Zusammenarbeit)

Transnationale Zusammenarbeit im Rahmen des Programms „Interreg B“ (Ziel 3: „Europäische territoriale Zusammenarbeit“) fördert das Zusammenwachsen europäischer Regionen. Durch nationalstaatliche Grenzen bedingte Entwicklungshemmnisse sollen überwunden werden. Die Europäische Union fördert im Rahmen dieser Programme den Aufbau von Kooperationsnetzwerken, setzt wirtschaftliche Impulse und ermöglicht den grenzübergreifenden Austausch von Erfahrungen und Ansätzen zur Bewältigung spezifischer Problemstellungen. Die projektbasierte Zusammenarbeit, die möglichst über das Projekt hinaus verstetigt werden soll, schafft einen politisch-administrativen, gesellschaftlichen und ökonomischen Mehrwert. Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten wird dies besonders deutlich: Zwar ist die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen nicht die einzige, aber eine unabdingbare Voraussetzung für starke Wirtschaftsregionen. Durch die Etablierung grenzüberschreitender Planung und Entwicklung und mit leistungsstarken Korridoren für Personen- und Güterverkehrsströme kann den Ansprüchen einer vernetzten und international agierenden Wirtschaft Rechnung getragen werden. Der grenzüberschreitende Netzwerkaufbau ermöglicht nicht nur die schnellere Verbreitung

von Best-Practice-Beispielen, sondern kann auch neue Wirtschaftsverflechtungen initiieren.

Insbesondere entlang des ehemaligen Eisernen Vorhangs können durch die Überwindung und Integration ehemaliger Grenzräume wirtschaftliche Impulse gesetzt werden. Die transnationale Kooperation hat seit den 1990er Jahren große Erfolge in der Zusammenarbeit von EU-Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten sowie innerhalb der EU vorzuweisen. Den Regionen Europas kommt bei diesem Prozess eine entscheidende Rolle zu. Sie werden in ihrer hierarchisch grundsätzlich untergeordneten Rolle als Institutionen, die übergeordnete Entscheidungen umsetzen müssen, zu proaktiven Akteuren aufgewertet. Sie können eigene Kompetenzen zur Gestaltung von Projektinhalten und Handlungsoptionen einbringen. Mit Hilfe europäischer Fördermittel werden sie so zu Akteuren, die ihre Politiken auf europäischer Ebene diskutieren, eigene fachliche Schwerpunkte setzen, in diesem Prozess aber auch die übergeordneten Ebenen involvieren können und sollen.

Das Interreg B-Programm ist eine von den Mitgliedstaaten getragene Initiative der Europäischen Union, die auf die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen, Staaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren Europas abzielt. Zu ausgewählten Themen und in wettbewerblichem Verfahren werden unter Gewährung europäischer Fördergelder mehrjährige Projekte initiiert, an denen sich Partner aus jeweils mehreren Ländern beteiligen.

Interreg B geht weit über einen reinen Erfahrungsaustausch hinaus. Im Rahmen des Projektnetzwerkes bieten sich vielseitige Möglichkeiten, lokale und regionale Projektvorhaben zu initiieren, umzusetzen, zu qualifizieren und zu verstetigen. Je nach Projekt können dies Kommunikationsmaßnahmen sein, Machbarkeitsstudien, konkrete Pilot-Investitionen, Leitfäden, Handlungsstrategien und vieles mehr. Insbesondere bietet sich durch die Einbindung von Akteuren aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Interessensverbänden die Möglichkeit, Vorhaben auf einen gemeinsamen Nenner und gemeinschaftlich voran zu bringen. Interreg ist somit ein wichtiges Vehikel für die Vorbereitung von Investitionen.

Einer der Schwerpunkte der Interreg-Programme lag schon seit der Einführung der Programme auf dem Bereich Verkehr und Mobilität. Die Relevanz für Projekte der transnationalen Zusammenarbeit ist dabei offensichtlich: Abgesehen von wenigen Insellösungen, kleinräumigen Pendlerbetrachtungen oder innovativen Pilotprojekten verbinden Infrastrukturen und die darauf fließenden Güter-

oder Personenverkehrsströme per se Räume über Regions-, Länder- und nationale Grenzen hinweg. Insbesondere der Fernverkehr entlang wichtiger Verkehrsachsen ist häufig transnational. Gleichzeitig kennzeichnen diesen Bereich eine komplexe Gemengelage, eine Vielzahl von Akteuren, verwobene oder gar verworren erscheinende Zuständigkeiten, verschiedenste Interessen von privater und öffentlicher Seite, viele Verkehrsmodi und ein immenser Finanzeinsatz sowie ein noch darüber hinausgehender Bedarf.

Mit der Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik („TEN-T“) ist die Verknüpfung auch mit Projekten der transnationalen Zusammenarbeit deutlich verbessert worden. Einerseits sollen Projekte am gemeinsam definierten Kern- und Gesamtnetz auf nationaler und europäischer Ebene ansetzen und deren jeweilige Effektivität verstärken. Andererseits sollen sie Beiträge dazu leisten, dass die vorgesehenen Verkehrsnetze bzw. deren Qualifizierungen überhaupt erfolgen können, also die Vorbereitung von Investitionen unterstützen oder direkt veranlassen.

Interreg B
Zusammenarbeit. Transnational.

Die europäische Verkehrspolitik

Eine europäische Verkehrspolitik mit dem Ziel des freien Verkehrs von Personen, Waren und Dienstleistungen existierte erstmals Ende der 1980er Jahre. Dieses Ziel sollte durch den Aufbau einer modernen und effizienten Infrastruktur im Bereich Verkehr (TEN-V bzw. englisch TEN-T), Telekommunikation (abgekürzt eTEN) und Energie (TEN-Energie) gelingen. Das Transportnetzwerk bildete hierbei den größten und wichtigsten Posten der transeuropäischen Netze.

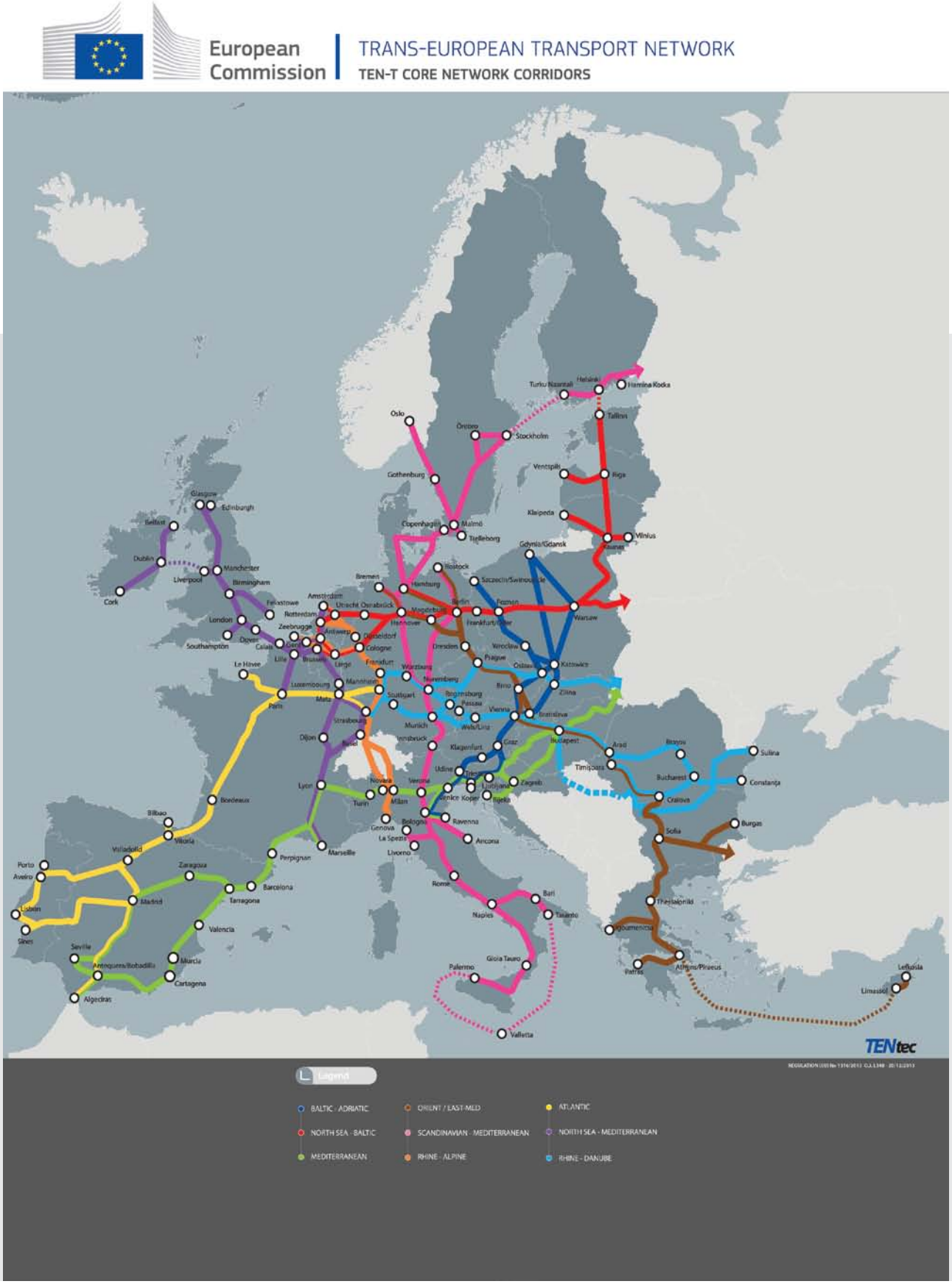
Im Jahr 1996 wurden die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes beschlossen. Dies betraf alle Netze des Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiff-, See- und Luftverkehrs, sowohl für Güter und Personen als auch für den integrierten Verkehr. Eine Liste erfasste 14 Hauptprojekte entlang wichtiger Entwicklungskorridore. Darunter befanden sich vor allem Maßnahmen, die den Aufbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Schienenverkehr zum Ziel hatten. Die Leitlinien bildeten einen Orientierungsrahmen für den Aufbau des Netzes bis 2010. Ziel der Maßnahmen war ein „Modal Shift“, das heißt die Verlagerung des Verkehrs von der zunehmend überlasteten Straße auf Schiene und Wasserwege. Die Finanzierung erfolgte hauptsächlich durch die Mitgliedsstaaten, wurde aber von

der EU über die Struktur- und Kohäsionsfonds mit bis zu zehn Prozent, ab 2004 mit bis zu 20 Prozent (bei vorrangigen Vorhaben) für investive Maßnahmen und für Studien mit bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten gefördert. Auch Seehäfen, Binnenhäfen und kombinierte Terminals wurden in das Netz aufgenommen.

2004 wurden die Liste der Vorrangprojekte sowie die inhaltliche Ausrichtung der Richtlinien revidiert: Man wollte der EU-Osterweiterung und einer politischen Neuausrichtung zugunsten umweltfreundlicher und räumlich gezielter Investitionen Rechnung tragen. Später fokussierte man den Aufbau auf 30 Vorrangprojekte (Achsen), die basierend auf Vorschlägen aus den Mitgliedsstaaten ausgewählt worden waren. Sie wurden als Projekte von europäischem Interesse definiert, allein 18 zielten auf den Schienenverkehr ab.

Im Mai 2013 wurde schließlich ein Beschluss zur Neuausrichtung des TEN-T-Netzes getroffen. Der Zeitrahmen für die Fertigstellung eines erweiterten „Kernnetzes“ wurde verbindlich auf 2030 festgelegt, das „Gesamtnetz“ soll bis 2050 fertig sein. Das Kernnetz soll den Verkehr und die Mobilität in Europa wesentlich befördern und distanziert sich von isolierten Einzelprojekten ohne ganzheitlichen Ansatz. Besondere Bedeutung wird dem Aufbau von grenzüberschreitenden Verbindungen und der Beseitigung von Schwachstellen innerhalb der nationalen Netze beigemessen. Hohe Relevanz hat auch die gezielte Verknüpfung europäischer Trassen verschiedener Verkehrsträger an ausgewählten Knotenpunkten. Das ebenfalls europäisch definierte Gesamtnetz soll das europäische Kernnetz ergänzen.

Die erforderlichen Investitionen für den Aufbau von Kern- und Gesamtnetz werden auf einen hohen dreistelligen Milliardenbetrag geschätzt. Die seitens der EU zur Verfügung stehenden Fördermittel, einerseits aus dem Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facility“, andererseits aus dem Kohäsionsfonds, sind jedoch sehr begrenzt. Insofern wird Wert gelegt auf die Integration der fortlaufenden nationalen Verkehrspolitiken bzw. -investitionen und die grenzüberschreitende Koordinierung von Maßnahmen. Willkommen sind zudem zusätzliche Projekte, gerade auch Pilotprojekte oder solche, die bestehende Planungen weiterdenken und neue Impulse setzen, die ihrerseits einen Mehrwert über die eigentliche Infrastruktur hinaus bieten – zum Beispiel im Rahmen von Interreg.


European Commission
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS
Oslo
Stockholm
Gothenburg
Helsinki
Turku
Hamina Kotka
Tallinn
Riga
Vilnius
Kaunas
Klaipeda
Gdynia/Gdansk
Warsaw
Copenhagen
Malmö
Tiefleborg
Rostock
Hamburg
Bremen
Berlin
Frankfurt/Oder
Poznan
Amsterdam
Utrecht
Osnabrück
Magdeburg
Hannover
Rotterdam
Antwerp
Düsseldorf
Cologne
Zeebrugge
Felixstowe
London
Dover
Calais
Southampton
Le Havre
Lille
Brussels
Liège
Frankfurt
Würzburg
Nuremberg
Mannheim
Luxembourg
Metz
Paris
Stuttgart
Regensburg
Passau
Vienna
Wels/Linz
Munich
Innsbruck
Klagenfurt
Graz
Budapest
Bratislava
Brno
Ostrava
Katowice
Zilina
Dresden
Wrocław
Prague
Strasbourg
Basel
Dijon
Lyon
Turin
Milan
Verona
Udine
Venice
Koper
Ljubljana
Zagreb
Rijeka
Genova
La Spezia
Livorno
Bologna
Ravenna
Ancona
Rome
Naples
Bari
Taranto
Palermo
Gioia Tauro
Valletta
Glasgow
Edinburgh
Belfast
Dublin
Cork
Liverpool
Manchester
Birmingham
Bordeaux
Bilbao
Vitoria
Valladolid
Porto
Aveiro
Lisbon
Sines
Zaragoza
Barcelona
Tarragona
Madrid
Valencia
Murcia
Cartagena
Seville
Antequera/Bobadilla
Algeciras
Perpignan
Marseille
Arad
Brasov
Timisoara
Bucharest
Craiova
Constanta
Sulina
Sofia
Burgas
Thessaloniki
Igoumenitsa
Patras
Athens/Piraeus
Lefkosia
Limassol
TENtec
Legend
BALTIC - ADRIATIC
ORIENT / EAST-MED
ATLANTIC
NORTH SEA - BALTIC
SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
NORTH SEA - MEDITERRANEAN
MEDITERRANEAN
RHINE - ALPINE
RHINE - DANUBE

II. Das Projekt RAILHUC („Railway Hub Cities“)

Projekthintergrund

In den letzten Jahren wurde das Schienennetz zwischen den großen Städten Mitteleuropas deutlich verbessert. Während die Fernverbindungen, insbesondere im Bereich der europäischen Verkehrskorridore mit Haltepunkten in den großen Metropolen, ausgebaut wurden und immer noch den Großteil aller Investitionen auf sich ziehen, erlebten die Zubringerstrecken und Netze zur Erschließung der Regionen und des ländlichen Raumes eine dauerhafte Unterfinanzierung. Für einen schnellen und effektiven Personenverkehr, auch in die Region hinein, ist dieses Ungleichgewicht auf Dauer schädlich.

Die Verbindung großer und bevölkerungsreicher Städte auf einer europäischen und nationalstaatlichen Planungsebene lässt einen großen Teil der Bevölkerung, der in Mittel-, Kleinstädten sowie im ländlichen Raum beheimatet ist, außer Acht. Die Vernachlässigung des regionalen und lokalen (Schienen-) Verkehrs schwächt die langfristige Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt. Davon betroffen sind sowohl der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, als auch das tatsächliche Mobilitätsangebot. Außerdem wird so die Bedeutung und Auslastung der überregionalen Trassen unterminiert, da ihre Effektivität durch ein gut funktionierendes Zubringernetz deutlich zunimmt. Der regionale und städtische Nahverkehr muss daher besser in das Fernverkehrssystem integriert werden und eine allgemeine Aufwertung erfahren.

Dies sollte im Projekt RAILHUC durch eine Stärkung der regionalen Schienenverbindungen, der Zubringerfunktionen zu städtischen Knoten und durch eine Verbesserung der Koordinierung regionaler und überregionaler Angebote geschehen. Die Partner erarbeiteten in zehn regionalen Kontexten (Teil-) Konzepte für jeweils regional abgestimmte Gesamtsysteme des öffentlichen Personenverkehrs. Dabei wurden alle relevanten Verkehrsträger mit einbezogen. Im Detail wurden jeweils die bestehenden Engpässe identifiziert und daraus Handlungs- und Investitionsoptionen abgeleitet. Diese Optionen bzw. nachfolgend Investitionsprioritäten wurden zudem im Rahmen eines intensiven Informationsaustauschs zwischen den Projektpartnern und externen Beispielgebern und unter Einbeziehung politischer, öffentlicher und zivilgesellschaftlicher Akteure in den jeweiligen Regionen erarbeitet. Mit der Betonung der Zubringerfunktionen auf Grundlage des „Rückgrats TEN-T-Kernnetz und -Korridore“ leistete das Projekt einen Beitrag zur gerade erst neu definierten europäischen Verkehrspolitik und stellte exemplarisch die stärkere Integration der Regionen rund um die Knoten des Kernnetzes in den Vordergrund.

Belebter Bahnhof, © connel design, fotolia.com

Das Projekt in Kürze

Das Projekt „Railway Hub Cities and TEN-T Network“ (RAILHUC) wurde im Rahmen des EU-Programms Interreg B im Kooperationsraum Mitteleuropa in den Jahren 2012 bis 2014 durchgeführt. Es wurden für zehn unterschiedliche Regionen Lösungen für die Integration des regionalen und städtischen Nahverkehrs in das öffentliche Personenfernverkehrssystem erarbeitet. Der öffentliche Regional- und Nahverkehr sollte in seiner Zubringerfunktion zu Fernverkehrsknoten gestärkt werden, so dass komfortableres, schnelleres und nahtloses Reisen ermöglicht wird. Das Umland der Fernverkehrsknoten sollte von deren Attraktivität, Kapazität und von der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz profitieren.

Unter der Federführung der norditalienischen Region Emilia-Romagna entwickelten die elf Projektpartner regional abgestimmte (Teil-) Konzepte für den öffentlichen Personenverkehr. Gute Lösungen aus anderen Regionen wurden auf ihre Anwendbarkeit in vergleichbaren Fällen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt. In Deutschland war die Metropolregion Mitteldeutschland gemeinsam mit dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. an dem Projekt beteiligt. Die Metropolregion konzentrierte sich auf ein gemeinsames Konzept zur Stärkung insbesondere der schienengebundenen regionalen Verkehrsträger und deren Anbindung an die Fernverkehrsknoten Dresden, Erfurt und Leipzig/Halle. Im Rahmen eines umfassenden Schienenpersonenverkehrskonzeptes wurde ermittelt, welche Bausteine für ein tragfähiges öffentliches Regional- und Fernverkehrsangebot im Mittelpunkt stehen müssen. Weitere Projektpartner waren die Stadt Wien, die Stadt Venedig und die Region Veneto, das ungarische Institut für Verkehrswissenschaften (KTI), die Region Ljubljana, die Slowakischen Eisenbahnen sowie die tschechischen Regionen Brünn und Vysocina.

Ziel des Projektes war das schnellere, effizientere, umwelt- und verbraucherfreundlichere, nahtlose Reisen, auch nach Verlassen bzw. vor Anschlussnutzung der Fernverkehrsstrecken. Ebenso sollte die wirtschaftliche Effizienz durch eine bessere Erreichbarkeit der Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Verbindung mit Stadt und Hinterland erhöht werden. Der räumliche Schwerpunkt lag dabei auf den Knotenpunkten der neuen Schienenverkehrskorridore im europäischen Verkehrsnetz (hier im Kernnetz) sowie auf den sie umgebenden Stadtregionen („Hub“). Die integrierten Ansätze erstreckten sich auf drei Ebenen: transeuropäi-

Hauptbahnhof Erfurt, © Kai Michael Neuhold; fotolia.com

sche Verkehrsnetze, regionales Schienennetz und multimodales Verkehrsnetz. Angestrebt wurde neben der operativen Erarbeitung von Investitionsoptionen und -prioritäten ein Konsens über politische Strategien zur Weiterentwicklung wichtiger europäischer Netzknoten und ihrer Regionen. Im Ergebnis steht ein intelligent vernetztes Gesamtverkehrssystem, in dem Barrieren für nahtloses Reisen abgebaut und eine effektivere Organisation der Mobilitätsnachfrage realisiert werden. Als konkrete Handlungsfelder standen ebenso harmonisierte Angebote verschiedener Verkehrsträger im Fokus wie auch verbesserte Fahrgastinformationen, ökologische Nachhaltigkeit und der Aufbau von erweiterten Verkehrspartnerschaften vor Ort („Governance-Prozesse“).

Mit besonderem Augenmerk auf den Schienenpersonennahverkehr sollten für die „Railway Hubs“ Modelle, Strategien, Konzepte, Maßnahmen und politische Empfehlungen erarbeitetet werden. Die Aktivitäten im Rahmen von RAILHUC umfassten abgestimmte Konzepte für die verbesserte Integration von Verkehrsknoten in die übergeordneten Netze auf der Basis von Analysen, Erfahrungsaustausch und Kooperationen mit den Akteuren vor Ort. Im Rahmen von Workshops wurden interne und externe gute Beispiele erörtert und auf ihre Anwendbarkeit geprüft.

Die Vielzahl externer Maßnahmen und Ansätze aus anderen Regionen Europas fanden teils Eingang in die Ergebnisse der umsetzenden Projektpartner. Als Beispielgeber fungierten etwa ausgewählte deutsche Regionen sowie Göteborg, Paris, die Schweiz, Graz oder London. Sie bezogen sich jeweils auf einen der fünf vorab definierten Bereiche:

- Governance und Verwaltungshandeln in Regionen,
- Infrastrukturmaßnahmen,
- Verkehrsangebot und Dienstleistungen,
- Integrierte Verkehrssysteme und Verkehrsverbünde,
- Alternative Finanzierungsmodelle.

Die einzelnen Maßnahmen liegen dem Deutschen Verband in Form einer Studie vor und sind frei verfügbar.

Basierend auf diesen gründlichen Vorarbeiten wurden in jedem regionalen Kontext Prioritäten zur Stärkung seiner Interkonnektivität definiert und in eine Umsetzungsstrategie integriert (so genannte „Roadmaps“). Diese Interventionsstrategien waren insofern das Ergebnis aus direkten konzeptionellen Projektaktivitäten sowie mehrjährigen Kommunikations- und Aushandlungsprozessen zwischen lokalen Akteuren und Entscheidungsträgern. Im Abschluss wurde angestrebt, einen Vertrag, eine formelle oder auch informelle Vereinbarung, ein „Memorandum of Understanding“ oder

eine ähnliche Absichtserklärung herbeizuführen, in die die für Investitionen und Finanzierung zuständigen Akteure eingebunden werden sollten.

Obwohl die meisten Vereinbarungen nicht formalisiert wurden, kamen sie in jedem einzelnen Fall doch einer Absichtserklärung gleich. Sie schafften eine verbindliche Basis zur Weiterentwicklung und Umsetzung der Interventionen. Die Umsetzung der Maßnahmen entspricht jeweils einigen wichtigen Schritten auf dem Weg zu einem umfassend vernetzten Verkehrssystem auf regionaler und europäischer Ebene.

Standortentwicklung durch Verbesserung von Mobilitätsangeboten

Kommunen	Wohnungs- und Immobilienwirtschaft	Unternehmen / Industrie und Gewerbe
Steigerung lokaler Wettbewerbsfähigkeit Verbesserung der Daseinsvorsorge (Mobilität) für die Bevölkerung Steigerung der Lebensqualität in der Region, insbesondere im ländlichen Raum Entlastung des urbanen Verkehrsaufkommens durch eine nachhaltige Entwicklung des Schienenregional- und -fernverkehrs Sinkende Unterhaltskosten für Straßeninfrastruktur wegen Verkehrsverlagerung Verringerung des Urbanisierungsdrucks	Verbesserung von Standortfaktoren für die Wahl des Wohnstandortes Steigerung des Wertes von Wohnimmobilien insbesondere im ländlichen Raum / Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Nachfrage Beitrag zum Werterhalt der privaten Eigenheimimmobilien	ÖPNV als Standortfaktor für Unternehmensansiedlungen Verbesserung Einzugsgebiet von qualifizierten Arbeitskräften / Pendlerströme Für große Unternehmen geringerer Bedarf an Stellflächen für Mitarbeiter / Pünktlichkeit der Arbeitnehmer Bessere Koordinierung zwischen Wirtschaft und ÖPNV (Pendlertickets etc.) Standortentwicklung (Erreichbarkeit von Wissenschafts- und Universitätsstandorten) Größeres Einzugsgebiet aufgrund besserer Erreichbarkeit aller Standorte untereinander

III. Das Projekt RAILHUC in der Metropolregion Mitteldeutschland

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. im Projekt RAILHUC

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. trat im Projekt RAILHUC als externer, moderierender Partner auf, insbesondere in den Aushandlungs- und Entscheidungsprozessen in der Metropolregion Mitteldeutschland. Denn im Gegensatz zu allen anderen Projektpartnern war er kein Akteur an einem definierten „Projektverkehrsknoten". Dennoch sind die Themen des RAILHUC-Projektes auch Kernthemen des Deutschen Verbandes: regionale Daseinsvorsorge, Integration von Stadt und Land, Intensivierung der Zusammenarbeit der alten und neuen EU-Staaten, Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität, wirtschaftliche Entwicklung usw. Entsprechend war der Deutsche Verband als Kommunikationsplattform und Schnittstelle in das Projekt eingebunden. Er moderierte Kommunikationsprozesse zwischen Projektpartnern und Interessenvertretern, kommunalen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteuren und bildete eine neutrale Plattform zur Artikulation und Vermittlung vielfältiger inhaltlicher Positionen.

Über den Deutschen Verband werden fachliche Positionen gesammelt und je nach Aktualität des Themas in verbandsinternen Gruppen diskutiert, in politische Empfehlungen übersetzt und verbreitet. Mit dem Büro in Brüssel begleitet der Deutsche Verband aktiv die Europapolitik, wirkt unmittelbar an der Gestaltung der europäischen Verordnungen mit und begleitet die Vorbereitung und Umsetzung transnationaler und regionaler Programme. Dazu ist er eng vernetzt mit Entscheidungsträgern in der Europäischen Kommission und im Europaparlament. Die Erfahrungen aus Projekten im Rahmen der Interreg-Programme bilden hierfür eine wichtige Grundlage. Neben der Funktion als Plattform für inhaltliche Positionen wirkt der Deutsche Verband aktiv am Aufbau europäischer Netzwerke mit und trägt so zum länderübergreifenden Erfahrungsaustausch und zur Etablierung einer europäischen Planungsebene bei.

Das Schienenpersonenverkehrskonzept der Metropolregion Mitteldeutschland

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) ist die jüngste ihresgleichen in Deutschland und im Gegensatz zu anderen deutschen Metropolregionen wie etwa Hamburg oder Berlin stark polyzentral geprägt. Der 2009 aus dem „Sachsendreieck" hervorgegangene Verbund umfasst heute neben den Mitgliedsstädten Leipzig, Halle (Saale), Gera, Jena, Dessau-Roßlau, Zwickau und Chem-

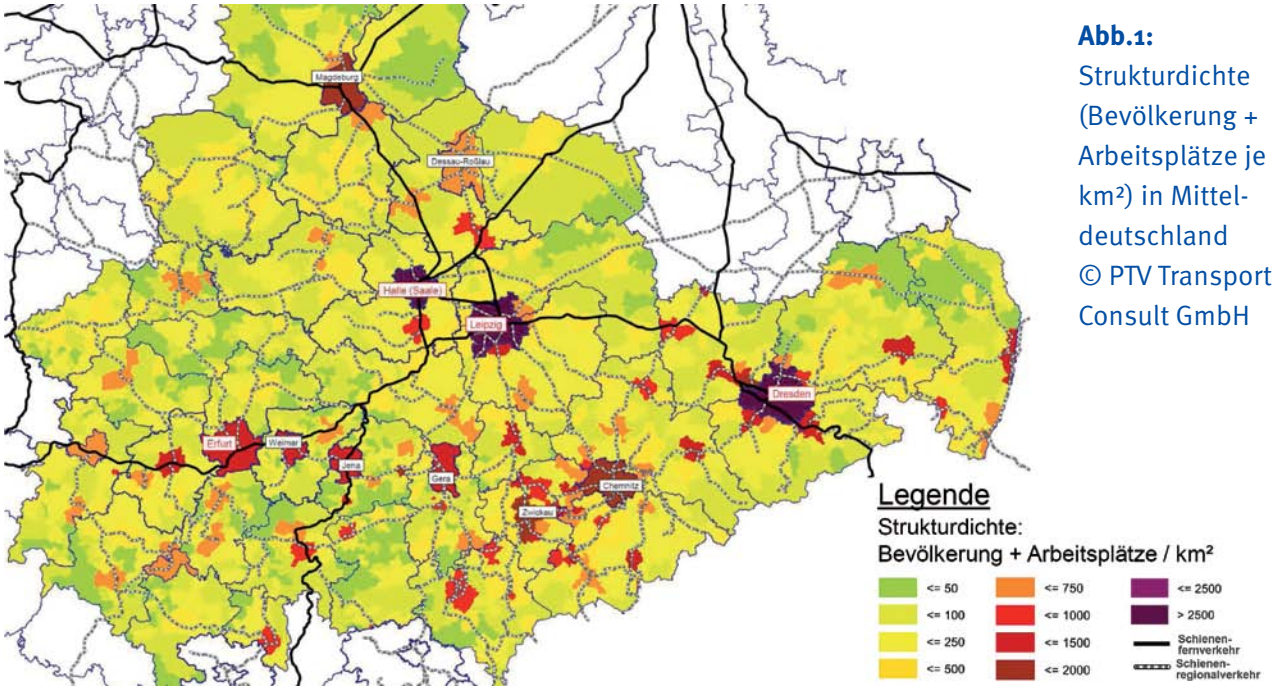


Abb.1: Strukturdichte (Bevölkerung + Arbeitsplätze je km²) in Mitteldeutschland © PTV Transport Consult GmbH

nitz mehrere Landkreise, zahlreiche Unternehmen und Handelskammern. Die Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften und Wirtschaftsakteuren soll die Kooperation innerhalb der großräumigen, aber wirtschaftlich eng verflochtenen Region weiter stärken. Die Städte Dresden, Magdeburg, Erfurt und Weimar sind ebenfalls Teil des funktional eng verflochtenen Raumes. [1]

Eine der größten Herausforderungen der ökonomisch wichtigen Region mit ihren rund 8,6 Millionen Einwohnern ist es, trotz demographischen Wandels und Entleerung der ländlichen Räume ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, Fachkräfte zu halten bzw. zu gewinnen und dabei möglichst die Nachbarschaft zu Polen und Tschechien gewinnbringend zu nutzen. Ein engmaschiges Verkehrsnetz, insbesondere auch Schienenverkehrsnetz, das die schnelle Erreichbarkeit der benachbarten Städte sowie auch weiter entfernten Metropolen ermöglicht, ist hierfür unabdingbar.

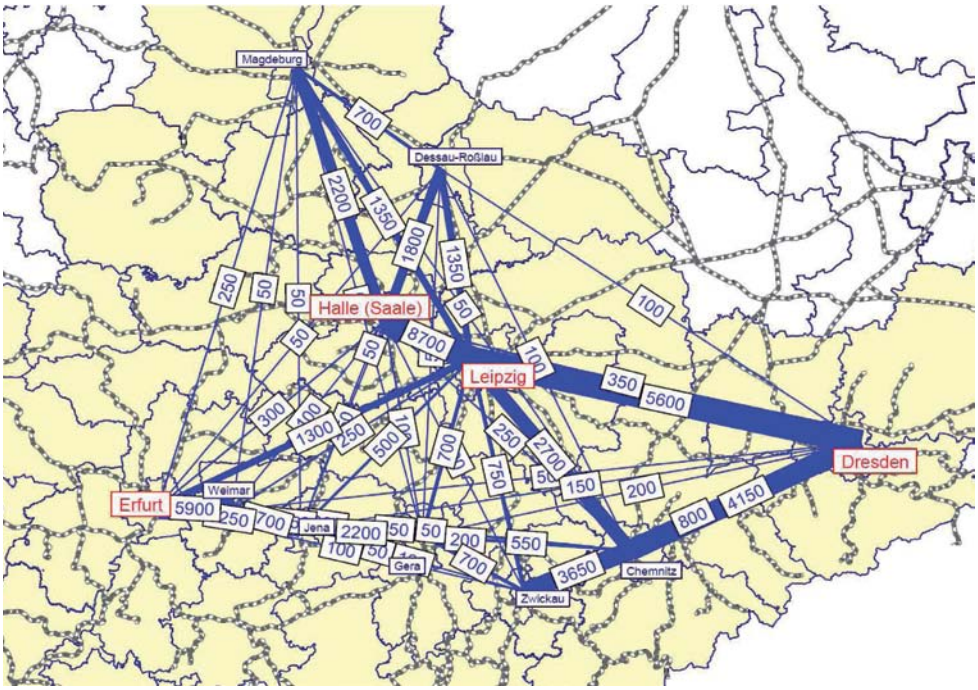
In der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland ist die Vernetzung des Schienenpersonenverkehrs auf Hochgeschwindigkeitstrassen mit dem öffentlichen Verkehr auf Lokal- und Regionalebene eine besondere Herausforderung. Ein Großteil der Einwohner lebt im ländlichen Raum und ist daher angewiesen auf eine Verkehrspolitik, die die Erschließung der Fläche auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Ziel hat. Nur durch eine gute Abstimmung aller Verkehrsträger kann die Gesamterschließung und Attraktivität des öffentlichen, insbesondere des Schienenverkehrs für alle Bewohner langfristig gesichert werden.

Neben den Mobilitätsansprüchen der Bevölkerung spielen wirtschaftliche Aspekte bei der Erschließung der Region eine wichtige Rolle. Die Städte und Regionen innerhalb der EMMD sind wirtschaftlich stark miteinander verflochten und können aus einem besseren Mobilitätsangebot wirtschaftliche Impulse ziehen. Die enge Verflechtung lässt sich unter anderem an ausgeprägten Pendlerströmen ablesen. Diese treten in besonderem Maße zwischen Halle (Saale) und Leipzig (ca. 8.700 Pendler pro Tag), Leipzig und Dresden (ca. 5.600), Dresden und Chemnitz (ca. 4.200), Chemnitz und Zwickau (ca. 3.600), Leipzig und Chemnitz (ca. 2.700), Halle (Saale) und Magdeburg (ca. 2.200), Erfurt und Weimar (ca. 3.200) sowie Jena (ca. 2.700) auf (Stand 2010).

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist derzeit für Pendler derart eingeschränkt und unattraktiv, dass sie eher auf den Pkw zurückgreifen.

1 http://www.mitteldeutschland.com/leistungen/presse/single-ansicht/datum/2014/03/18/unternehmen-und-kommunen-fusionieren-zur-europaeischen-metropolregion-mitteldeutschland.html

Abb. 2:
Tägliche Berufspendlerströme zwischen den Zentren der Metropolregion Mitteldeutschland (2010)
© PTV Transport Consult GmbH



Reisezeiten mit der Bahn (ohne Zu- und Abgangsverkehrsmittel) übertreffen meist die Zeiten mit dem Pkw um eine Stunde oder noch mehr [2].

Herausforderungen in Mitteldeutschland

Noch bis Mitte der 1990er Jahre waren alle größeren Zentren in Mitteldeutschland in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn eingebunden. Zahlreiche Intercity-, Eurocity- und Interregio-Verbindungen gewährleisteten ein umsteigefreies oder -armes Reisen mit hochwertigen Bahnprodukten sowohl zwischen den mitteldeutschen Zentren als auch in Relation zu den Metropol- und Verdichtungsräumen in Deutschland und im benachbarten Ausland.

Im Jahr 1993 brachte die Bahnreform eine Überführung der bundeseigenen Eisenbahnen in die privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn AG (DB AG). Hieraus folgten u. a. die Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr sowie die Übertragung der Verantwortlichkeit für den gemeinwirtschaftlich zu finanzierenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf die Länder, während der eigenwirtschaftlich zu betreibende Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Eigenregie der DB AG verblieb. Diese Trennung in SPNV und SPFV brachte mit sich, dass die DB AG seither strengere Maßstäbe an die Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrsangeboten anlegt, was in den Folgejahren – ähnlich wie in anderen Regionen – zu einer schrittweisen Ausdünnung des Fernverkehrs in Mitteldeutschland führte. Grund hierfür war aber auch der vergleichsweise schlechte Zustand der Eisenbahninfrastruktur in Mitteldeutschland, die für den Schienenverkehr keine konkurrenzfähigen Fahrzeiten im Vergleich zu Pkw und Flugzeug erlaubte. Die Hoffnung, dass stattdessen andere, mit der DB AG im Wettbewerb stehende Schienenverkehrsunternehmen die wegfallenden Fernverkehrsangebote ersetzen würden, erfüllte sich nicht.

Somit sahen sich die mitteldeutschen Länder gezwungen, als Ersatzmaßnahme langlaufende, d. h. Ländergrenzen überschreitende Verbindungen im SPNV zu bestellen. Diese werden jedoch mit Fahrzeugen durchgeführt, die auf die Bedürfnisse im Nahverkehr ausgerichtet sind und daher keinen adäquaten Fernverkehrskomfort bieten und zudem lange Reisezeiten haben. Die Ausdünnung des Fernverkehrsangebotes durch die DB scheint erst mit Blick auf die Vorstellung des neuen Fernverkehrskonzeptes im Jahr 2015 zum Stillstand zu kommen. Dieses Konzept ist auch eine deutliche Reaktion auf die Liberalisierung des Fernbusmark-

2 SPV Konzept MRMD – Zwischenbericht, S. 59

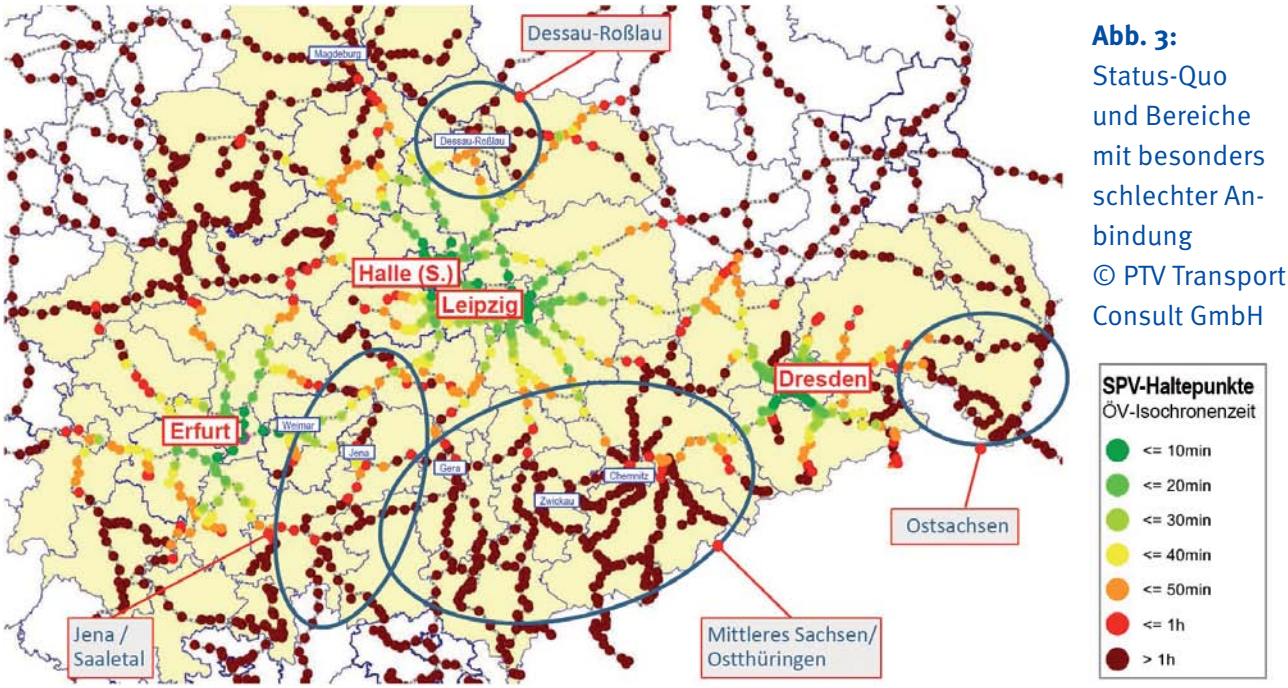


Abb. 3: Status-Quo und Bereiche mit besonders schlechter Anbindung © PTV Transport Consult GmbH

tes in Deutschland im Jahr 2013 und die damit einhergehende Abwanderung vieler kostenbewusster Kunden zur Konkurrenz auf der Straße.

Die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsausbaustrecke Berlin – Halle (Saale) bzw. Leipzig (VDE 8.3) im Jahr 2006 brachte eine erste Verbesserung der Situation. Bis zum Jahr 2017 folgen dann schrittweise auch die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegten Neu- bzw. Ausbaubaustrecken Halle (Saale)/Leipzig – Erfurt – Nürnberg (VDE 8.1/8.2) und Dresden – Leipzig (VDE 9). In der Folge wird die DB AG ihr Fernverkehrsangebot in Mitteldeutschland nach heutigem Planungsstand zwar verbessern (d. h. mehr Fahrten, kürzere Fahrzeiten). Allerdings bleibt das Angebot vermutlich auch weiterhin vornehmlich auf diese Verbindungen beschränkt.

Dies bedeutet, dass die Eisenbahnknoten Dresden, Erfurt, Halle (Saale) und Leipzig künftig besser als bisher in das nationale Schienenfernverkehrsnetz und in das Kernnetz des transnationalen Schienennetzes eingebunden sein werden (frühere TEN-T-Korridore 1 und 22, „Scandinavian-Mediterranean“ und „Orient/East-Med“). Allerdings droht Städten wie Jena und Weimar, die abseits des Hochgeschwindigkeitsnetzes liegen, die „Abkopplung“ vom Schienenfernverkehr, während die Zentren Chemnitz, Dessau-Roßlau, Gera und Zwickau auch künftig keine Einbindung in das Fernverkehrsnetz haben werden. Damit bleiben große Nachfragepotenziale für den Schienenfernverkehr weiterhin nicht ausgeschöpft, die es mit Alternativangeboten zu erschließen gilt. Die Erschließung der Fläche darf, insbesondere vor dem Hintergrund der Bevölkerungsverteilung in der EMMD, nicht zu Gunsten einer schnelleren Verbindung zwischen großen Metropolen aufgegeben werden. Dies wird dem Ziel der Daseinsvorsorge im Bereich Mobilität in dem polyzentrischen, funktional eng verflochtenen Verbund nicht gerecht.

Lösungsansatz

Die möglichst direkten und schnellen Verbindungen von Metropolen und die dem gegenüberstehenden Ziele der Flächenerschließung und Anbindung der ländlichen Räume an die Fernverkehrsverbindungen müssen in Einklang gebracht werden. Ziel der Interventionen im Rahmen des RAILHUC-Projektes war die Verknüpfung und Harmonisierung von Fern- und Nahverkehr, die Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion und damit des Passagieraufkommens. Gleichzeitig sollte ein besseres Mobilitätsangebot für wirtschaftliche Impulse innerhalb der Region sorgen. Durch eine ausreichende Versorgung der ländlichen Räume

mit Zugang zum öffentlichen Verkehr wird außerdem ein wichtiger Beitrag zur Raumentwicklung geleistet. Dem Trend zur Landflucht in der EMMD kann auch durch ein attraktives Mobilitätsangebot für das weitere Umland der Verkehrsknoten entgegengewirkt werden.

Vor diesem Hintergrund hat die EMMD im Rahmen des RAILHUC-Projektes für Mitteldeutschland ein umfassendes und tragfähiges Konzept für einen schnellen und hochwertigen Schienenpersonenverkehr (SPV) mit Fernverkehrsqualitäten entwickelt. Der Deutsche Verband hat die Region bei ausgewählten Aktivitäten unterstützt und insbesondere den Prozess der Akteursbeteiligung begleitet.

Seit 2006 gibt es in der EMMD Bestrebungen, wegen der Entwicklung im Eisenbahnsektor ein Konzept zur besseren Anbindung zu erstellen. Aufgrund des hohen Stellenwerts einer stärkeren Einbindung Mitteldeutschlands in das nationale und transnationale Bahnnetz wurden sowohl eine Arbeitsgruppe als auch eine untergeordnete Projektgruppe („PG Eisenbahnfernverkehr“) etabliert. Ihr gehören Vertreter aus den Fachabteilungen der EMMD-Mitgliedsstädte und andere Verkehrsakteure an. Die Projektgruppe formulierte bereits früh die Aufgabenstellung für eine Machbarkeitsstudie, konnte diese aber erst mit der Beteiligung am RAILHUC-Projekt und in Kooperation mit dem transnationalen Projektkonsortium realisieren. Mit dem Konzept werden folgende Ziele verfolgt:

1) Qualitative und quantitative Verbesserung der Verbindungen zwischen den elf Zentren in Mitteldeutschland durch verkehrliche und tarifliche Maßnahmen im Schienenverkehr.
2) Stärkung der Verbindungen zwischen den elf mitteldeutschen Zentren sowie zwischen Mitteldeutschland und anderen Fernverkehrsknoten in Deutschland bzw. im angrenzenden Ausland.
3) Umsetzung eines Gesamtkonzepts für einen integralen Taktfahrplan (ITF) in Mitteldeutschland mit Erweiterungsoption in angrenzende, verkehrlich-funktional verflochtene Räume, ggf. als Blaupause denkbar für einen integrierten Deutschland-Takt.
4) Ausweitung des Nutzens, den die zukünftig bessere Einbindung einzelner Eisenbahnknoten in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn bietet, auf den gesamten mitteldeutschen Raum durch eine umfassende Verknüpfung und Integration von nationalem bzw. transnationalem Fernverkehr, regionalem Schienenverkehr (SPNV) und lokalem ÖV-Angebot.
5) Flankierung des Konzepts durch entsprechende Strukturen und Maßnahmen in den Bereichen Tarif, Organisation und Finanzierung.

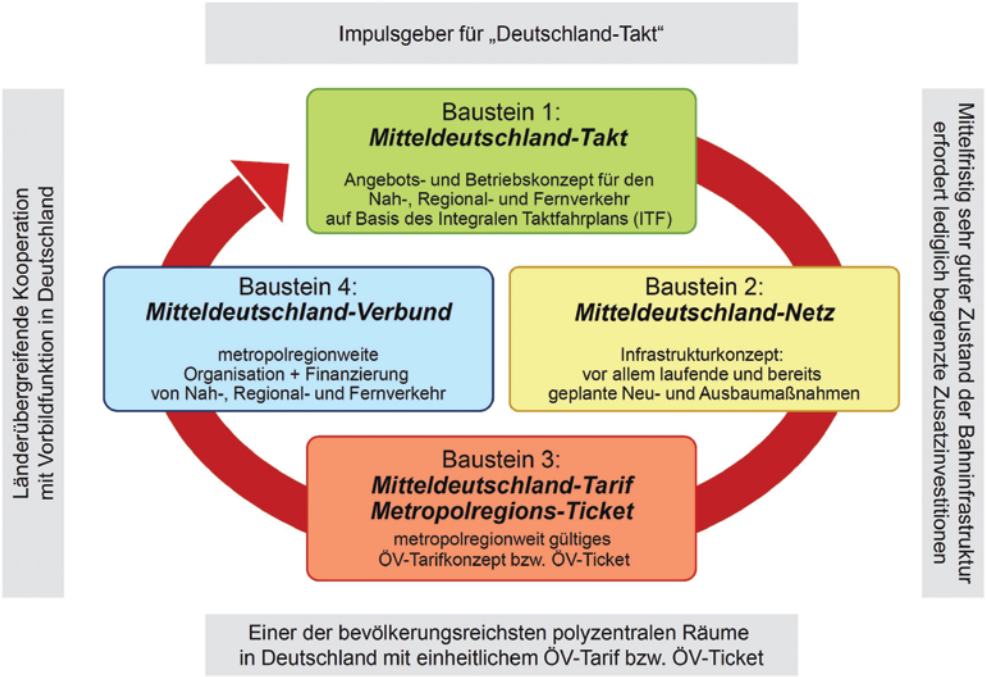


Abb. 4: Bausteine eines innovativen SPV-Konzepts für Mitteldeutschland © PTV Transport Consult GmbH

Die auf diesen Zielen aufbauende Studie, erstellt durch ein Konsortium aus PTV Transport Consult GmbH, Ernst Basler + Partner GmbH sowie PricewaterhouseCoopers AG, konzentriert sich auf Vorschläge für ein schnelles und hochwertiges Angebot auf den Hauptrelationen im Schienenverkehr, d.h. auf Verbindungen zwischen den elf mitteldeutschen Zentren und den wichtigen Eisenbahnknoten in den angrenzenden Regionen. Durch darauf abgestimmte Zubringerverbindungen sollen die Erschließung der Fläche und damit die Anbindung an die wichtigen nationalen und internationalen Verbindungen erfolgen.

Im zweiten Halbjahr 2013 fanden insgesamt fünf gemeinsame Sitzungen der Projektgruppe mit Vertretern des Auftragnehmers der Studie statt, teils unter Einbeziehung weiterer externer Akteure. Auch der Deutsche Verband war jeweils an den Treffen beteiligt. Hierbei wurden die jeweils vorliegenden Zwischenergebnisse vorgestellt und diskutiert und das weitere Vorgehen festgelegt. Das endgültige Schienenpersonenverkehrskonzept baut auf vier wesentlichen Bausteinen auf, die einander bedingen (siehe auch Abbildung 4):

1) **Der Mitteldeutschland-Takt** ist ein Angebots- und Betriebskonzept für den Nah-, Regional- und Fernverkehr auf der Schiene auf Basis eines integralen Taktfahrplans. Hierbei soll das von der Deutschen Bahn AG ab 2017 geplante Fernverkehrsangebot (ICE/IC/EC-Linien) in Mitteldeutschland gezielt durch schnelle und hochwertige SPV-Angebote zwischen den mitteldeutschen Zentren („MDX-Linien“) zu einem hochwertigen, integrierten und regelmäßigen Gesamtangebot ergänzt werden.

2) **Das Mitteldeutschland-Netz** ist ein Infrastrukturkonzept, das die Voraussetzungen für eine Umsetzung des ITF-Konzepts Mitteldeutschland-Takt schafft. Dieses Infrastrukturkonzept baut auf den (unabhängig vom vorliegenden SPV-Konzept) bereits vorgesehenen, konkret geplanten oder im Bau befindlichen Ausbauvorhaben für SPV-Strecken und -Knoten in Mitteldeutschland auf. Wenn diese Vorhaben mittelfristig realisiert werden, wovon überwiegend auszugehen ist, wird das mitteldeutsche Schienennetz bereits einen guten Ausbauzustand erreicht haben. Dass diese geplanten Vorhaben in den Baustein 2 eingebunden sind, unterstreicht ihre Bedeutung: Sie sind eine notwendige Voraussetzung für die Umsetzbarkeit und Wirksamkeit des SPV-Konzepts als Ganzes. Ziel hierbei ist, eine Verstetigung und damit eine höhere Verlässlichkeit von Ausbauvorhaben im Bereich der Schieneninfrastruktur zu erreichen. Auf Grundlage des nun vorgeschlagenen Konzeptes, das auf

Regionalexpress, © Rudolpho Duba, pixelio.de

bereits in Bau oder in Planung befindlichen Maßnahmen aufbaut, belaufen sich die zusätzlichen mittelfristigen Infrastrukturkosten auf einen lediglich mittleren zweistelligen Millionenbetrag – eine im Verkehrsbereich als gering zu bezeichnende Investitionssumme.

3) **Der Mitteldeutschland-Tarif** hat die Etablierung eines einheitlichen Tarifsystems für den gesamten öffentlichen Verkehr im mitteldeutschen Raum zum Ziel. Dieses gilt damit sowohl im straßengebundenen ÖV (ÖSPV), im Schienennahverkehr (SPNV) als auch im Schienenfernverkehr (auf Relationen innerhalb Mitteldeutschlands). Im genannten Fernverkehrskonzept der DB AG ist tatsächlich geplant, den Ländern zu ermöglichen, Nah- und Regionalverkehrstarife auch auf Fahrten in ICs auszuweiten.

4) **Der Mitteldeutschland-Verbund:** Die Etablierung und Weiterentwicklung der Bausteine Takt und Tarif kann nur gelingen, wenn bestehende Grenzen der Administration und Zuständigkeit überwunden werden, da sonst immense Reibungsverluste und Interessenkonflikte zu erwarten sind. Ziel dieses Bausteins ist es daher, die Planungs- und Entscheidungskompetenzen für den Schienenverkehr, langfristig gegebenenfalls sogar für den gesamten öffentlichen Verkehr in Mitteldeutschland, mit Blick auf das gemeinsame Ziel der Schaffung nahtloser Mobilitätsketten zu bündeln. Vor diesem Hintergrund beschreibt der Baustein „Mitteldeutschland-Verbund“ ein Organisations- und Finanzierungskonzept, das neue Wege für eine aufgabenträger- und länderübergreifende abgestimmte ÖV-Planung und für eine effizientere Verwendung der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel aufzeigt. Dieses Modul gewinnt in den Jahren 2014/2015 an Aktualität angesichts der Verzögerung bei der Neufestlegung der Höhe der Regionalisierungsmittel durch den Bund, die seitens der Bundesregierung an die Neuorganisation des Länderfinanzausgleichs gekoppelt werden sollte.

Politische Umsetzung des Schienenpersonenverkehrskonzeptes

Die Vorbereitung der extern erarbeiteten Studie im Jahr 2012 wurde intensiv auf Arbeitsebene von der oben genannten Projektgruppe begleitet. Dabei gab es eine regelmäßige Rückkopplung in die übergeordnete Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ der Metropolregion. Damit war auch die Schnittstelle zu den jeweils politisch Verantwortlichen gegeben. Des Weiteren gab es einzelne Veranstaltungen oder direkte Gespräche mit weiteren Akteuren zum Thema, die die Inhalte des Konzep-

tes bestätigten. Der politische Kommunikationsprozess, insbesondere mit den Vertretern des Gemeinsamen Ausschusses der Metropolregion (die Oberbürgermeister(innen) der sieben Städte), begann ebenfalls 2013.

Aufgrund der Annahmen und soliden Vorschläge, die die Studie macht, und wegen des offensichtlichen Mehrwerts und der breiten Unterstützung von Seiten der fachlichen Ebene, beschlossen die Vertreter des Gemeinsamen Ausschusses nach Fertigstellung der Studie in ihrer Sitzung am 21. Februar 2014, dass ihre Inhalte weiterverfolgt werden sollten. Sie bekannten sich zu den Inhalten des Konzepts und zu den vier strategischen Bausteinen. Insofern gibt es also politisch grünes Licht, auch wenn es unmittelbar danach zu einem Zusammenschluss mit der Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland und damit zu einer Neukonstituierung der Institution kam, deren Name erst seit 2014 „Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e. V." ist.

Darauffolgend ist ein Kommunikations- und Kooperationsprozess vorgesehen, im Rahmen dessen die einzelnen Schritte der vier Bausteine erörtert und zur Umsetzung gebracht werden sollen. Darin einbezogen werden relevante Akteure aus Planung und Verwaltung, von Verkehrsverbünden und Aufgabenträgern, aus Wirtschaft und von Verbänden. So soll in gemeinsamem Schulterschluss und in generellem Konsens die mittel- bis langfristige Umsetzung dieses Beschlusses vorangebracht werden.

Der Deutsche Verband war in Zusammenarbeit mit der Metropolregion Mitteldeutschland in die Ausarbeitung der weiteren Beteiligungsschritte involviert und strebt zudem an (Stand 2015), wiederum mit der Metropolregion Mitteldeutschland als starkem inhaltlichem Partner, ein weiteres Projekt in Mitteleuropa umzusetzen, das sich explizit mit der Anbindung von Peripherie, sekundären und tertiären Knoten an den Fernverkehr befasst.

Künftige Beteiligung der Akteure

Für die erfolgreiche Umsetzung des SPV-Konzeptes in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland ist die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung mit wichtigen thematischen Akteuren ein Erfolgsfaktor. Ziel der Beteiligung ist die Einbeziehung politischer kommunaler Entscheidungsträger der Region, der maßgeblichen Verantwortlichen von Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden, von Vertretern aus Landes- und Bundespolitik wie auch von Vertretern von Fahrgastverbänden, Verkehrsverbänden etc. Einerseits soll kontinuierlich über die Studie selbst informiert werden. Gleichzeitig sollen die nächsten Schritte vorbereitet und

an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Die Erörterung der Inhalte soll einem weitreichenden Konsens bei der weiteren Umsetzung dienen. Die generellen Ziele des Beteiligungsverfahrens in den kommenden Jahren sind:

1) *kurzfristig:* weitere Optimierung des SPV-Konzepts über die Einbindung von Fach- und Regionalexperten;
2) *kurzfristig:* Gewinnung aller relevanten Akteure für das SPV-Konzept;
3) *mittel- bis langfristig:* schrittweise Umsetzung der Bausteine des SPV-Konzepts.

In einem Beteiligungsleitfaden sollte festgelegt werden, welche Akteure wann und in welcher Form beteiligt werden sollten. Im Rahmen mehrerer Interviews mit Experten aus den drei Bundesländern konnten hierzu bereits wichtige Hinweise für die Durchführung des Beteiligungsverfahrens gewonnen werden.

IV. Ausblick und Fazit

Das SPV-Konzept wird weiterhin in den Arbeits- bzw. Projektgruppen der Metropolregion vertiefend bearbeitet. Die weiteren Schritte für die Beteiligung werden hier regelmäßig abgestimmt. Im Laufe des Jahres 2015 sollen gezielt weitere Akteure in die Details des Konzeptes einbezogen werden.

Die Unterstützung der Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister für das SPV-Konzept hat gezeigt, dass die politisch bedeutenden Akteure den Mehrwert und auch die Machbarkeit der vorgeschlagenen Interventionen und der vier Konzeptbausteine erkannt haben und aktiv unterstützen. Die Erkenntnis zur Notwendigkeit verbesserter Stadt-Umland-Beziehungen hat damit auch die kommunalpolitische Ebene erreicht. Jetzt gilt es, lokale Akteure aus Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft einzubinden und eine breite Basis für die Umsetzung der Maßnahmen und für die weitere Detaillierung und Qualifizierung des Konzeptes zu gewinnen.

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. kann, gegebenenfalls über das geplante Folgeprojekt und in engem Schulterschluss mit den Verantwortlichen der Metropolregion, in diesem Prozess als Moderator und Kommunikationsplattform zwischen den Akteuren eine wichtige Rolle einnehmen. Nicht zuletzt bietet der Verband die Möglichkeit, durch seine Beteiligung künftige Ergebnisse im Rahmen der Konzeptumsetzung in den europäischen Kontext und in weitere Projekte einzubringen. Damit kann der erfolgreiche Erfahrungsaustausch der EMMD mit anderen Regionen, unter anderem im Rahmen von Interreg-Projekten, fortgeführt werden.

Die Umsetzung des Konzeptes hat zahlreiche positive Folgen für die Metropolregion. So erfährt neben der Mobilitätsverbesserung für Berufspendler die Verkehrssituation generell eine Aufwertung. Eine Region mit mehreren funktionalen Zentren wie die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland profitiert insbesondere von der stärkeren Vernetzung parallel existierender lokaler oder auch regionaler Verkehrssysteme und dem Abbau tariflicher und organisatorischer Barrieren. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Organisation wird damit der seit langem fortschreitenden funktionalen und wirtschaftlichen Vernetzung zwischen den Städten und Regionen Mitteldeutschlands gerecht. Dem Anspruch des RAILHUC-Projektes, lokale und regionale Zubringerstrecken zu stärken und damit den Zugang zum nationalen und europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr zu verbessern, erfüllt das SPV-Konzept ebenso. Dies erscheint umso wichtiger, wenn man bedenkt, dass die Mehrheit der Bevölkerung in der Metropolregion in eher ländlichen Regionen beheimatet ist und

ein öffentliches Schienenverkehrsangebot folgerichtig zweckdienlich und sinnvoll ist, wenn es die Regionen ebenso wie die urbanen Räume abdeckt.

Am Beispiel des RAILHUC-Projektes und der Umsetzung der Projektziele in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland durch die Unterstützung des Deutschen Verbandes hat sich gezeigt, dass der Erfahrungsaustausch auf überregionaler europäischer Ebene ein nicht zu unterschätzendes zusätzliches Instrument der Regionalentwicklung sein kann. Interreg B-Projekte liefern wertvolle Ergebnisse, die durch erfahrene Akteure vor Ort in Initiativen und konkrete Maßnahmen münden können und so einen wichtigen Beitrag zur strukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung liefern und zur Verknüpfung der überregionalen und lokalen Ebene beitragen.

Das Instrument Interreg mit seinem Ziel des transnationalen Erfahrungsaustauschs kann damit ein wichtiger Baustein sein für die Regionalentwicklung, in der sich Kommunen hinsichtlich der Stärkung der lokalen Wirtschaft künftig noch stärker als heute von nationalen Politiken emanzipieren und immer häufiger auch den europäischen Blickwinkel in ihren Politiken berücksichtigen.

Der Deutsche Verband wird derlei Prozesse im Rahmen von Interreg weiterhin initiieren und begleiten. Neben seiner Funktion als Austauschplattform wird er Kommunen und anderen Akteuren auch künftig die Möglichkeit bieten, aktiv Prozesse auf regionaler Ebene zu beeinflussen.

www.deutscher-verband.org